Comisión de Defensa Nacional
S/C

Versión Taquigráfica N° 1951 de 2003

ROU 22 "OYARVIDE"

ver exposición

AEROPUERTO INTERNACIONAL DE CARRASCO

ver exposición

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 15 de julio de 2003

(Sin corregir)

PRESIDE: Señor Representante José Bayardi.

MIEMBROS: Señores Representantes Luis Alberto Lacalle Pou y Walter Vener Carboni.

DELEGADOS DE SECTOR: Señores Representantes Daniel García Pintos, Jorge Patrone e Iván Posada.

INVITADOS: Por el Ministerio de Defensa Nacional: integrantes de la Armada Nacional, Contralmirante Raúl Lecumberry, Capitán de Navío Hugo Roldós y Capitán de Fragata Hugo Luongo. Integrantes de la Fuerza Aérea Uruguaya, Brigadier General Enrique Bonelli y Coronel Walter García.

SEÑOR PRESIDENTE (Bayardi).- Habiendo número, está abierta la reunión.

Damos la bienvenida a la delegación del Ministerio de Defensa Nacional en la que el señor Ministro ha hecho caer la responsabilidad de su representación, integrada por el Almirante Raúl Lecumberry, el Capitán de Navío Hugo Roldós, el Capitán de Fragata Hugo Luongo, el Brigadier General Enrique Bonelli y el Coronel Walter García.

En el seno de la Comisión se habían planteado dos preocupaciones. Una tiene que ver con la actualización del estado de situación de la misión encomendada al Buque ROU 22 Oyarvide con respecto a nuestra plataforma continental y el corredor de aguas seguras. Esta Comisión ha hecho un seguimiento de ese trabajo ya que desde su instalación los mandos de la Armada han tenido la deferencia de mantenerla actualizada al respecto.

La otra preocupación planteada por el señor Diputado Vener Carboni y asumida por el conjunto de la Comisión es conocer el estado de situación del Aeropuerto Internacional de Carrasco, particularmente cómo se plantea en esta coyuntura seguir adelante con la licitación y con las condiciones operativas del aeropuerto.

SEÑOR LECUMBERRY.- La Armada Nacional hizo un resumen del estado de situación del proyecto Oyarvide. El proyecto lleva adelante dos tareas fundamentales: el levantamiento hidrográfico de los corredores de aguas seguras y el levantamiento hidrográfico de la plataforma continental.

El primer proyecto cada vez involucra más al país en lo que es la responsabilidad que asume referente al tráfico mercante en sus aguas. En julio de 2002 se ratificó el Convenio SOLAS mediante el cual el país reafirma su responsabilidad en la emisión de cartas de navegación y en la información que estas contienen, entre otras cosas importantes. También reasumió y reafirmó su voluntad de mantener el sistema de boyado y señalización de ayudas a la navegación para el tráfico mercante. Una de las cosas que podríamos decir acerca de la importancia de esto, es que si el caso del petrolero San Jorge hubiera ocurrido hoy, nuestro Estado estaría en condiciones muy desfavorables para enfrentar juicios por las informaciones contenidas en las cartas, que llevaron al desastre de ese barco. Por eso, deseamos hacer hincapié en la importancia de esta primera parte del trabajo del ROU Oyarvide y del Servicio Hidrográfico.

La segunda parte del trabajo es el levantamiento hidrográfico de la plataforma continental que, como sabemos, es de sumo interés para el Estado nacional a efectos de justificar científicamente un reclamo de hasta 350 millas marítimas de nuestra zona de intereses económicos. La Armada Nacional y el Estado están capacitados para hacer la parte hidrográfica del levantamiento. Para ello se cuenta con los equipos, la tecnología y todo lo necesario para hacerlo. La Armada tiene planificado terminarlo antes de noviembre de 2004, fecha que nos hemos autoimpuesto como límite y de no haber cambios dramáticos en la situación del país, esto continuará siendo ejecutado tal como ha sido planificado.

Debo aclarar, además, que para que el trabajo esté completo se debe hacer un relevamiento sismográfico para el cual no existe equipamiento ni tecnología en el país; tampoco sería conveniente adquirirla y, por lo tanto, se está en negociaciones con organismos extranjeros a efectos de hacer este trabajo en colaboración con ellos. O sea que esto constituye el proyecto del ROU Oyarvide y del Servicio Hidrográfico.

Este proyecto involucra actividades de campo, o sea, la adquisición de los datos, lo que es hecho por el ROU Oyarvide, la Lancha Trieste y el Servicio Hidrográfico de la Armada.

El segundo punto son las actividades de gabinete, que es el procesamiento de esta información, que se realiza tanto en las dos unidades flotantes -Lancha Trieste o ROU Oyarvide- como en el Servicio Hidrográfico. La culminación del proceso es la preparación de los datos para su divulgación de acuerdo a su objetivo, por ejemplo, el informe técnico a presentar ante Naciones Unidas y la emisión de las cartas náuticas. Esto lo hace exclusivamente el Servicio Hidrográfico.

Ahora vamos a ver la primera parte del proyecto: levantamiento hidrográfico de los corredores de aguas seguras.

A la fecha se ha levantado hidrográficamente el corredor de aguas seguras desde el Puerto de Montevideo hasta Cabo Polonio. Es de destaque que el ancho del corredor planificado es de 12 kilómetros, habiéndose aumentado este en el área del Río de la Plata para dar mayor seguridad, completándose también las aproximaciones al Puerto de Montevideo, Puerto de Piriápolis y Terminal de José Ignacio. Estos levantamientos son efectuados con tecnología multihaz que permite una cobertura de un ciento por ciento del fondo marino. A la fecha se ha relevado un total de 3.394 kilómetros cuadrados, para lo cual se ha navegado en el orden de las 65.000 millas marinas. A su vez, se han emitido los avisos a los navegantes sobre las diferencias encontradas con las actuales cartas y el actual relevamiento.

Los trabajos que nos quedan por efectuar durante los años 2003 y 2004 consisten en finalizar este corredor -que actualmente llega al Cabo Polonio- hasta la frontera con Brasil, y terminar los accesos al Puerto de La Paloma. Luego, tenemos las tareas de procesamiento en gabinete, que se llevan en forma simultánea, aunque la parte final se hace con posterioridad al relevamiento.

Nos ha llevado, no más tiempo, pero sí más millas navegadas porque siempre aparecen elementos nuevos. Por ejemplo, ahora se está negociando con la República Argentina los corredores de navegación, es decir, fijar a los buques corredores de salida y de entrada a la zona del Puerto de Montevideo y, por ende, al de Buenos Aires. Estos corredores no estaban totalmente comprendidos dentro de las zonas relevadas, por lo que hubo que ampliar esas zonas para cubrir estas áreas.

Otro trabajo que debemos hacer, pero que todavía no se ha definido con Argentina, es el acceso sur; la Comisión Administradora del Río de la Plata y el Frente Marítimo están negociando con los argentinos para definir un corredor y directamente barrerlo nosotros con nuestro relevamiento hidrográfico.

SEÑOR VENER CARBONI.- Los trabajos del corredor de aguas seguras tienen plazo de finalización.

SEÑOR LECUMBERRY.- No, pero nuestro objetivo es terminarlo para noviembre de 2004.

SEÑOR VENER CARBONI.- ¿Cuáles son las ventajas comparativas entre tener un corredor de aguas seguras y no tenerlo? ¿En costos y beneficios?

SEÑOR LECUMBERRY.- Las cartas actuales llevaron a provocar problemas como los sufridos por el buque San Jorge, es decir, con la tecnología que se hicieron esas cartas quedaban lugares del fondo marino donde no se había cubierto el relevamiento en un ciento por ciento. Con la tecnología que empleamos ahora podemos asegurar que por ese corredor ha sido relevado en un ciento por ciento, por lo que no existirá otro caso similar al San Jorge, siempre y cuando los buques naveguen por esos corredores de aguas seguras.

Cuanto más seguras sean nuestras aguas, la lógica llevaría a que todo el sistema de seguros y de gastos que involucra la llegada de los buques mercantes a nuestros puertos tendría que bajar, habida cuenta que se correrían menores riesgos de navegación. Sin embargo, todo esto es un conjunto porque hoy estoy hablando del relevamiento del corredor, pero eso va acompañado con todo un sistema de balizamiento, faros y cadenas de radares que ayudan a mejorar la seguridad de la navegación.

SEÑOR PRESIDENTE.- Creo que todo lo que está haciendo el buque Oyarvide tiene importancia estratégica, primero, en lo que tiene que ver con el acceso a la extensión de nuestro mar.

En el caso del corredor de aguas seguras mi preocupación se vincula con algo que el país tendrá que definir con mucho más preocupación y tiene que ver con una política de puertos y la inserción de los puertos uruguayos en el marco de la hidrovía y de la interconexión que la región tenga en el futuro. Hoy existe, por lo menos en los discursos políticos de la región, la necesidad de integrar físicamente a la zona en lo que tiene que ver con vías de comunicación.

En cuanto al relevamiento que nos presentan, quiero saber cuáles serían las futuras necesidades de trabajar sobre este corredor para dotar al Puerto de Montevideo, en términos de dragado o de aumento de las profundidades, de los elementos necesarios para que tuviera capacidad para buques de mayor calado en lo que tiene que ver con carga.

SEÑOR LECUMBERRY.- En el caso del Puerto de Montevideo el que tiene un problema es el puerto en sí y no los accesos. Actualmente la Administración Nacional de Puertos está haciendo una obra bastante grande, que es el dragado del puerto, al que intentarán llevar a los doce metros de profundidad; es decir, el calado aumenta dos metros con respecto al estándar anterior.

A su vez, ha modificado el trazado del canal de acceso al Puerto de Montevideo, con lo cual la Armada está en otro proyecto, que estimamos muy importante, que es el nuevo balizamiento del Puerto de Montevideo, que se hará con tecnología más moderna que la actual, es decir, no vamos a sacar las huellas viejas y a ponerlas. La idea es demarcar el acceso al Puerto de Montevideo como una calle. Hoy son boyas rojas y verdes que se prenden a determinada frecuencia y lo que llevaremos serán faroletas de acceso para que el borde del canal se prenda simultáneamente, de modo que el buque que venga de altamar vea la calle toda iluminada y luego se apague.

Esa tecnología ya está disponible para nosotros. Ahora hemos recibido un aumento en la tasa de ayudas a la navegación; si lo podemos gastar nos permitirá obtener esta tecnología y acompañar la inversión importante que está haciendo la Administración Nacional de Puertos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Ya hemos discutido la situación que se ha dado con la zona Alfa y con la -llamémosle- movilización errática del Pontón de la Recalada, siempre en nuestra contra, en términos de intereses. Cuando usted informa que estamos negociando con Argentina los corredores de navegación ¿a qué se está refiriendo?

SEÑOR LECUMBERRY.- No estamos negociando los corredores de navegación. Las Comisiones Administradoras están tratando de hacer un trazado del lugar por donde se va a acceder desde el sur a este canal. Allí está esbozado pero no hemos logrado concretar y decir "es este", para ponernos a trabajar. No quisiéramos hacer un trabajo y que después se negocie otra cosa y perder el trabajo. Ese es el objetivo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Entiendo que el acceso al Puerto de Buenos Aires no tiene un desarrollo del estudio batimétrico de las características del que estamos aportando.

SEÑOR LECUMBERRY.- Lo estamos haciendo nosotros.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿El del Puerto de Buenos Aires?

SEÑOR LECUMBERRY.- Todo el acceso al Río de la Plata normalmente se hace sobre la costa nuestra y por el canal de navegación. Después ellos siguen, pero el acceso al Río de la Plata lo estamos levantando nosotros.

SEÑOR PRESIDENTE.- Nosotros paramos de hacer nuestro trabajo y, en realidad, se parte hacia Buenos Aires, desde este que está proyectado. En esa parte del corredor no existirían las garantías que estamos aportando.

SEÑOR LECUMBERRY.- El canal de acceso al Puerto de Buenos Aires va del lado argentino. Nosotros llegamos hasta ahí y desde allí hacia el este; como entre las dos Comisiones están viendo el tema de las calles -es decir, por donde van los buques que llegan y los que salen-, hemos ampliado nuestro corredor inicial, a los efectos de comprender, también, esas calles de entrada y salida a la zona focal del Río de la Plata.

SEÑOR PRESIDENTE.- Independientemente de las consultas que hay que hacer con la Armada, y más allá de mi posición respecto a la integración -que creo que hay que llevarla adelante en un plano superior al que se ha llevado ahora-, creo que para saber cuál puerto va a ser el más importante de la región, vamos a tener que dar una pelea en el marco de la integración, sin mayor complejo de pelearnos. Creo que efectivamente si Uruguay dispusiera de un plan de integración en su infraestructura vial -estoy hablando de la infraestructura no solo en términos de ruta sino de accesibilidad a puerto-, tendría que plantearse en términos estratégicos a largo plazo la posibilidad de competir sanamente para determinar cuál es el puerto más beneficioso de esta zona del Atlántico sur. Más allá de la responsabilidad ética de garantizar la navegación que tenemos con la vida humana y con los bienes, el tema es cómo queda preparado el país para dar una pelea que deberá tener una perspectiva estratégica. Mi posición a priori es que el país está en condiciones de ganar, en el buen sentido, en términos de qué es lo más ventajoso.

SEÑOR LECUMBERRY.- La profundización del puerto a 22 metros es una señal bastante importante en ese sentido. Así como es una inversión importante, es una señal del país de que pretende captar un mercado de buques con dos metros más de calado, que es muchísimo.

SEÑOR LACALLE POU.- Estos corredores de aguas seguras ¿son permanentes o llevan un estudio constante por alguna variación en las condiciones del mar o del fondo?

SEÑOR LECUMBERRY.- No; esto es permanente. Relevamos todo el fondo marino, que no sufre mayores modificaciones. El objetivo fundamental nuestro es no tener esos obstáculos a la navegación que puedan llegar a destruir un buque, básicamente rocas que estén dentro de los calados de los buques que navegan por esa zona.

SEÑOR LACALLE POU.- O sea que desde que se comenzó con las primeras etapas no ha habido variaciones.

SEÑOR LECUMBERRY.- No. Esto es mar abierto, no es un canal. Estamos relevando un fondo marino en el cual recomendamos que se navegue porque eso fue relevado. La parte de canales donde puede haber aporte de barro y todo ese tipo de cosas que dificultan la navegación es más hacia el oeste y allí los canales están todos balizados. Se navega entre boyas; no sucede lo mismo acá, donde no está balizado.

SEÑOR PRESIDENTE.- Pasaríamos a considerar el otro tema.

SEÑOR LECUMBERRY.- En cuanto al levantamiento hidrográfico de la plataforma continental, me voy a referir a los trabajos efectuados. A la fecha se han efectuado veinte perfiles batimétricos completos, tres parciales y dos de comprobación, que son los que tienen marcados en la carta. Estos perfiles de registro continuo se ejecutan hasta una distancia de la costa de 350 millas, que es el máximo que podíamos llegar a reclamar, abarcando así todo el área factible de reclamo. Estos perfiles permiten individualizar diferentes elementos imprescindibles para la posterior presentación en Naciones Unidas, eje de 2.500 metros de profundidad, pie del talud como máximo, cambio del gradiente en su base, talud continental y emersión. Son elementos técnicos que tenemos que ir demostrando en base a nuestros estudios para reclamar, razonablemente, que nuestra plataforma continental se extiende hasta 350 millas. Uno de los elementos considerados importantes en el estudio es la determinación del pie del talud continental, o sea, donde la curva cambia su gradiente y se establece que allí es el pie del talud. Esto se hace mediante datos sacados de los relevamientos hidrográficos y fórmulas matemáticas que permiten establecer dónde está ese punto de inflexión en la curva del fondo marino. Quisiera destacar que el procedimiento matemático para determinar esto fue realizado por un Capitán de Navío de la Armada, y fue presentado en la Organización Hidrográfica Internacional en Mónaco. En base a ello vamos a sustentar nuestra teoría.

Como dije hoy, este trabajo tiene una parte hidrográfica y una sismográfica. En base a la información que tenemos, y de acuerdo con los datos hidrográficos solamente, es previsible que estemos en condiciones de reclamar hasta las 320 millas de nuestra zona de intereses económicos. O sea que el relevamiento sismográfico sería necesario para las últimas 30 millas a los efectos de complementar las 350 millas. Estas son estimaciones que tenemos en base a la información que hoy poseemos.

Se ha procesado parte de la información, encontrándose en estos momentos en la etapa de análisis y estudio. En análisis y estudios iniciales existen indicios de poder extender el borde exterior de la plataforma hasta 320 millas -lo que acabo de decir-, aplicando los métodos que he enunciado. O sea que para culminar toda nuestra reclamación estimamos que vamos a necesitar ese estudio sismográfico. Esto es lo que hicimos.

Me voy a referir a los trabajos a ejecutar durante los años 2003 y 2004. Se establecerán definitivamente las líneas de base, que es de donde se miden los espacios marítimos establecidos en la Ley Nº 17.033. Esto se establece en el sistema geodésico mundial, de acuerdo con las directrices técnicas de las Naciones Unidas, a los efectos de validar la documentación que vamos a presentar. Se ejecutarán nuevos perfiles en plataforma, de acuerdo con lo que surja del análisis de la información recolectada, densificándose en áreas donde la geomorfología del fondo marino así lo amerite y los relevamientos geofísicos lo necesiten. Se continuará el análisis y estudio de los perfiles ejecutados para la ubicación del pie del talud y se preparará la información de acuerdo con las directrices técnicas de las Naciones Unidas para su presentación como ponencia uruguaya. Estos son los trabajos que vamos a hacer en los años 2003 y 2004, con los elementos que tenemos.

La tarea pendiente es el estudio geofísico. El estudio geofísico es muy caro si lo contratáramos llave en mano. Es por eso que la Armada está tratando de obtener colaboración de instituciones de países amigos para

bajar estos costos y, actualmente, está vigente un convenio con el Instituto Geofísico de Trieste, el que nos apoyaría con su equipamiento para realizar este trabajo.

Cuando se firmó el convenio, su costo era de 180.000 euros; el euro valía menos que el dólar y el peso valía más que ahora. Actualmente, como no lo hemos podido cristalizar, tenemos el dinero en pesos uruguayos listo para cobrar, pero no lo hemos efectivizado porque los italianos tampoco han concretado la participación de su buque. Estaba previsto que el buque viniera en marzo o abril de este año, pero no vino porque no hizo la campaña antártica y aún continúa en dique, reparando e instalando equipamiento. Esperemos poder concretarlo antes de la próxima campaña antártica de este buque.

Este es un camino que tenemos. Siempre está el camino de contratar llave en mano, pero no tenemos una urgencia y tampoco queremos involucrar al país en un gasto que pensamos que se puede hacer de esta forma. O sea que nuestro proyecto inicial, que era que la Armada Nacional terminara el trabajo en noviembre de 2004, se va a concretar. Pero estamos facultados para pedir una prórroga que, de hecho, se concede porque ya se ha establecido que hay un plazo de diez años más, o sea que esa segunda parte tenemos algún tiempo más para negociarla y ejecutarla.

SEÑOR VENER CARBONI.- Cuando solicitamos la presencia de la Armada Nacional a los efectos de ver en qué grado estaba el desarrollo de estas tareas, nos preocupaba un tema que nos ha dejado de preocupar desde el momento en que el Almirante ha señalado de manera notoria que la Armada va a poder cumplir porque, evidentemente, espera contar con los recursos correspondientes para poder desarrollar la labor. En el pasado, esos recursos fueron oscilantes y eran los que en verdad nos preocupaba porque, en definitiva, tenemos claro que la Armada no es el problema sino la escasez de los recursos.

En cuanto a los diez años de plazo para la presentación del estudio sismográfico, en el caso de que fuera necesario tomar parte de ese plazo ¿se estaría invalidando o retardando el reclamo de los otras 120 millas?

SEÑOR LECUMBERRY.- No; nosotros vamos a presentar nuestro reclamo por lo que ya demostramos científicamente que tenemos derecho. Con la información que hoy tenemos, estimamos que probaremos que podemos llegar a las 320 millas pero, posteriormente, cuando tengamos el estudio sismográfico, podemos presentar un reclamo por las otras 30 millas restantes.

El tema es no gastar dinero, que no tenemos y tampoco queremos comprometernos. La idea es seguir explorando este tema con los italianos; pensamos que va a salir y por un costo accesible. En el momento en que nos dieron los recursos, que eran $ 1:400.000, alcanzaban para cubrir los 180.000 euros; como no se pudo concretar la operación porque no vino el barco y porque los italianos no estuvieron listos para hacer el trabajo, hoy en lugar de 180.000 euros tendremos 60.000 o 70.000 euros. Pero llegado el momento, la Armada Nacional va a decir: "Existe esta oportunidad".

También estuvimos viendo las posibilidades de integrarnos en algo con los trabajos que está haciendo ANCAP, pero después resultó que no eran del todo compatibles con la información que nosotros necesitábamos. Es decir que para la realización de este trabajo estamos buscando -por distintos caminos- cuál es la situación que resulte más conveniente para el país. Estimamos que no hay una gran urgencia para la realización como para involucrarnos en un costo alto. Pensamos que si nos cobraran lo que le cobraron a Argentina, estaríamos hablando de más de US$ 1:500.000, y estimamos que no va a ser necesario pagarlos.

SEÑOR VENER CARBONI.- A la luz de esas precisiones, mis inquietudes están ampliamente satisfechas, más allá de algún detalle que sea interesante saber.

SEÑOR PRESIDENTE.- Reitero lo que dije en la introducción

Nosotros hemos tenido un seguimiento y hemos contado con el respaldo de la Armada Nacional en todo lo que ha sido información sobre este proyecto. Inclusive, en su oportunidad, tuvimos la posibilidad de compartir con el Almirante Lecumberry y con el Capitán de Navío Roldós arriba del propio buque Oyarvide. Mi pregunta es si actualmente los planes se van cumpliendo de acuerdo con lo que estuvo planteado en el desarrollo de la planificación de esta tarea del buque en lo que tiene que ver con todo lo hidrográfico.

SEÑOR LECUMBERRY.- Como comprenderán, la Armada Nacional ha tenido que hacer sus ajustes, pero dentro de su planificación interna le ha asignado los recursos al proyecto para que, con las modificaciones del caso, cumpla su objetivo en el plazo establecido.

SEÑOR PRESIDENTE.- Cuando el Almirante Lecumberry en su introducción en el primer tema dijo: "salvo que ocurran cambios dramáticos"; ¿los dramatismos del cambio están sujetos a lo presupuestal?

SEÑOR LECUMBERRY.- Exactamente. Yo estoy hablando con las reglas de hoy. Con las reglas que me han establecido para este año, el proyecto se va a cumplir acorde a lo planificado.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿La parte sismográfica habilitaría a extender 30 millas más?

SEÑOR LECUMBERRY.- Estamos hablando de apreciaciones con la información que tenemos hoy.

SEÑOR PRESIDENTE.- Había una posibilidad de hacer todo el trabajo terminado llave en mano. Desde el punto de vista de los costos ¿cuánto implica un emprendimiento o un contrato de esa naturaleza?

SEÑOR LECUMBERRY.- No puedo decirlo, porque no hemos hecho una cotización. Pero, interpolando lo que hicieron los argentinos con nuestra costa, estimamos que estaríamos por encima de US$ 1:500.000, de los cuales el costo más grande sería traer el barco. Por eso es que queremos aprovechar cuando el Esplora venga acá, porque el costo va a ser muchísimo menor. Pensamos que, de pasaje de la Antártida hacia Italia, estar treinta días acá no va a ser una cuestión desmesurada. La prueba es que estaban hablando de 180.000 euros con todo el apoyo técnico, prestándonos el equipo para realizar el trabajo y dándonos el adiestramiento de nuestro personal.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quisiera ver un poco el diseño del trabajo, porque la vez anterior, el Capitán de Navío Roldós nos ilustraba de cómo se hace este relevamiento del fondo, que significa navegar sobre supuestas calles en las que luego se va barriendo el fondo en un haz determinado de relevamiento y, obviamente, lo que nosotros tenemos acá -que nos ha aportado ahora el Almirante Lecumberry- es actualizado a la fecha en que se está realizado.

SEÑOR LECUMBERRY.- Al día de hoy.

SEÑOR PRESIDENTE.- La idea es que en la parte hidrográfica, de no haber imprevistos, estaríamos terminando en noviembre de 2004.

En la parte sismográfica depende de la colaboración, y este relevamiento sismográfico ¿se puede completar en treinta días?

SEÑOR LECUMBERRY.- Estimamos que sí; sería el plazo de las operaciones de mar necesario para hacerlo. No sé cuánto llevarán las operaciones en tierra.

SEÑOR ROLDÓS.- Las tareas de campo en sí serían treinta o cuarenta días de buque.

SEÑOR PRESIDENTE.- En estas conversaciones llevadas adelante con la Academia Marítima de Trieste que...

SEÑOR LECUMBERRY.- Es el nexo. Realmente el que hace este trabajo es el Instituto Geofísico de Trieste. Nosotros hemos entrado allí a través de la Academia.

SEÑOR PRESIDENTE.- En realidad, este proceso de negociación de pedido de colaboración ¿lo está llevando adelante la Armada Nacional exclusivamente o también otras esferas del Gobierno han asumido el compromiso de viabilizar esta colaboración?

SEÑOR LECUMBERRY.- Hemos recibido la colaboración de la Embajada de Uruguay en Italia pero, básicamente, las negociaciones las ha llevado adelante la Armada Nacional.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Ha habido algún grado de compromiso de la Embajada de Italia en Uruguay al respecto o, por lo menos, en lo que tiene que ver con la información que el país podría solicitar?

SEÑOR LECUMBERRY.- No se han tenido mayores contactos con la Embajada de Italia.

También hemos recibido apoyo de la Comunidad Económica Europea y recientemente hemos recibido equipamiento del orden de los 450.000 euros. Todo parte del proyecto inicial. Ha sido decalado en el tiempo la entrega de los materiales.

SEÑOR PRESIDENTE.- De su información se desprende algo que habíamos conversado en oportunidades anteriores y es que los plazos, en el marco de la Convención, aparentemente se han extendido.

SEÑOR LECUMBERRY.- Se han extendido por diez años a partir de 1999 a solicitud de que el Estado no pueda cumplir.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Cuál es la situación de nuestros vecinos con respecto a este tipo de cumplimiento de la Convención de Naciones Unidas?

SEÑOR LECUMBERRY.- Tengo entendido que Brasil ya lo tiene terminado o está a punto de terminar sus estudios; Argentina está más atrasada y se acogería a algún plazo extra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tengo entendido que Brasil ya hizo el relevamiento sismográfico hasta la línea de frontera con nosotros.

SEÑOR LECUMBERRY.- Brasil ha hecho estudios sismográficos que no sé si realmente están orientados a esto o a la búsqueda de petróleo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Obviamente, como comprenderá el Almirante Lecumberry la Cámara le ha asignado preocupación al desarrollo de esta misión y, lo que se ha planteado como una necesidad de naturaleza estratégica, es llegar a cumplir los plazos que la Convención determina. De ahí nuestra insistencia en el seguimiento de este tema.

Demás está decir a la Armada Nacional -me animo a decirlo en nombre de la Comisión de Defensa y por extensión en nombre de la Cámara- que se cuenta con todo el respaldo y que si surgieran cambios dramáticos que fueran un impedimento en el futuro quisiéramos contar con esa información y saber si están obstruyendo el cumplimiento de una misión que nosotros entendemos que es bien importante.

La Comisión de Defensa Nacional de la Cámara de Representantes agradece la presencia y la información brindada al Almirante Lecumberry, al Capitán de Navío Roldós y al Capitán de Fragata Luongo.

(Se retira de Sala la delegación del Ministerio de Defensa Nacional)

——Tenemos interés en discutir con las autoridades del Ministerio el estado de situación del Aeropuerto Internacional de Carrasco y las perspectivas que están planteadas en la medida en que recientemente se declaró desierta una licitación referida a las actividades en el interior del Aeropuerto.

SEÑOR VENER CARBONI.- El motivo de la invitación era explorar como tema perteneciente a esta Comisión la situación del Aeropuerto Internacional de Carrasco en cuanto a sus actuales niveles de seguridad y operativos, a las reformas que se han venido cumpliendo -por ejemplo en la pista accesoria- y a los cambios que se avizoran como necesarios y que evidentemente serán resultado de la subasta del Aeropuerto y estarán a cargo de quien asuma dicha tarea. También queremos saber cuáles

se estima que han sido los motivos por los que fracasó el primer intento de subasta y cuáles son las expectativas para el segundo intento.

SEÑOR BONELLI.- Es un gusto encontrarme en este recinto para tratar de responder en la medida de lo posible a las inquietudes de los señores Diputados.

La situación del Aeropuerto Internacional de Carrasco es por todos conocida desde el punto de vista de la comodidad del pasajero. Todos han sido pasajeros de manera que una medida u otra de pronto se han sentido no en un aeropuerto de primera categoría sino en uno con carencias en lo que hace a la comodidad. En eso no quiero abundar porque es obvio y quien viaja lo ve.

Sí quiero expresar que referente a los niveles de seguridad, regularidad y eficiencia del Aeropuerto como terminal aérea, esos puntos no han sido degradados, y no hemos permitido que se degraden en la medida en que permanentemente hemos hecho el esfuerzo de invertir dinero para que la aeronave, que es la que transporta al pasajero y/o a la carga, pueda operar con esos parámetros: buena regularidad, seguridad y eficiencia.

En ese sentido, quiero decirles que el Aeropuerto Internacional de Carrasco o, más bien, el Sistema de Control de Tránsito Aéreo del Espacio Aéreo Nacional tiene una tecnología de punta en cuanto al tratamiento del tráfico aéreo, que ha sido recientemente inaugurada y que hacen a la obligación que tiene el Estado de dar esa protección al vuelo. Ese centro de control da la seguridad necesaria a las aeronaves para operar en forma correcta en el Aeropuerto Internacional de Carrasco y en otros aeropuertos del territorio nacional.

Por otra parte, los pilotos tienen a su disposición no solo el control sino las ayudas a la navegación aérea y las ayudas a la aproximación en un buen estado. También ahí tenemos proyectos de inversión y continuaremos invirtiendo en renovar esas estaciones electrónicas que hacen a la seguridad de la navegación, es decir, del traslado de un punto al otro del avión y de la aproximación a pistas como la pista principal del Aeropuerto Internacional de Carrasco, que está servida por un ILS categoría I. En ese sentido, también el pasajero del avión puede estar tranquilo de que será tratado como en cualquier otro aeropuerto, es decir, que tiene elementos a disposición como para operar con seguridad y eficiencia.

Dentro del plan de renovación que obligatoriamente debemos tener está la puesta a punto, reparación y extensión de la pista llamada secundaria, que es la 0119. Hemos estado trabajando en los dos últimos años y medio dentro del plan maestro que tenemos permanentemente y que se va actualizando en forma periódica, y lo ideal sería cada cinco años. Esa pista ha sufrido modificaciones realmente importantes. Se ha pasado de 1.800 metros a 2.250 metros. Tiene una iluminación nueva y un sistema de aproximación por ILS -que es el sistema electrónico- más y asociado un sistema de luces de aproximación que le dan categoría I, que es la que permite a los aviones operar con un techo de 60 metros mínimo -por debajo de eso no puede operar- y una visibilidad horizontal de 800 metros. Quiero aclarar que categoría II es 30 metros y 400 metros, y categoría III es 0-0. Esto implica una inversión proporcional mucho mayor para bajar esos mínimos que no se justifican en nuestro territorio por el tipo de meteorología y por la cantidad de operaciones que tenemos. Llevarlo a 0-0 como en determinado momento leí en una carta requiere una inversión muy grande, de más de US$ 3:000.000. El avión debe estar certificado y calificado; debe tener instrumentos de determinada naturaleza a bordo y el piloto debe tener el mismo tipo de calificación. Entonces, se da en aeropuertos de mucha intensidad de tráfico, con muchos pasajeros y que están mucho tiempo cerrados por niebla. No es el caso de nuestro territorio; Carrasco se cierra por niebla pero pocas horas al año y, entonces, no se justifica.

Volviendo a la pista 0119, próximamente estará en operación. Por el cronograma que tenemos, calculo que en octubre debería estar inaugurándose esa pista, que nos habilita a que, ya sea el concesionario del Aeropuerto o nosotros mismos, podamos cerrar la principal, que es la 0624, que tiene 2.700 metros de largo y que pasaría a tener 3.000 metros. Hay que hacer de nuevo esa pista; hay que agregarle luces de borde de pista y luces de aproximación, para que el ILS que ya está instalado -que es del mismo tipo del que acabamos de instalar en la otra pista- sirva a esa pista y lo hagan apto también para categoría I de aproximaciones por instrumento.

En cuanto al control de tránsito aéreo, es decir, desde el momento en que el controlador toma el avión que entra por la frontera de nuestro territorio hasta el momento de tocar, estamos asegurando seguridad y eficiencia en la operación.

En este momento, en la actual terminal, los niveles de seguridad de interferencia ilícita -esto es que alguien quiera poner una bomba o lo que ha pasado, que es de pública notoriedad-, también tenemos un buen nivel. Tenemos equipos que no son de última generación pero están bien mantenidos con nuestros dineros. Nosotros le hacemos un mantenimiento adecuado. El personal que hace esos controles, esos filtros, desde el año pasado es de la Fuerza Aérea, de la Policía Aeronáutica. Tienen cursos hechos y el control lo hace el Estado a través de la Fuerza Aérea. Ese nivel de seguridad es bueno y nos pone en igualdad de condiciones con respecto al resto de los aeropuertos.

En cuanto a la parte edilicia, estamos de acuerdo con que no es lo más adecuado, pero lamentablemente el tráfico de pasajeros ha bajado de 1:200.000 que teníamos por año en el 2000, y un poco más en 1999, al orden de los 800.000 que tenemos ahora. Esperamos aumentar ese volumen; en este momento es suficiente, pero estamos de acuerdo con que tenemos que cambiar e invertir para tener un aeropuerto que brinde un nivel de confort del pasajero adecuado a lo que pretende el país como capital del MERCOSUR y lo que merece cualquier pasajero que viaje.

En la intervención que tomamos a nuestro cargo por disposición del Poder Ejecutivo en 2000, cuando se decidió no licitar el aeropuerto, nos encomendaron hacer la pista, que tiene asociada un taxi "way" y una plataforma nueva para aviones de mucho peso y de fuselaje ancho. Esto está terminado y es lo que estaríamos en condiciones de inaugurar en octubre.

Además, la pista secundaria permite la operación de aviones de gran peso y porte como el 747-400, que es el avión que hemos elegido como nave límite para operar en el aeropuerto; pueden operar un poco más grandes, pero tampoco hay, salvo algún avión ruso.

Las intervenciones e inversiones que hemos hecho han sido adecuadas y permitirán, una vez inaugurada la obra, pasar a utilizar el aeropuerto que todos queremos. Entonces, de lo que se trata es de empezar, en el cronograma, con la pista principal, seguir con el terminal de carga y luego con el terminal de pasajeros. Aquí sí viene la parte de la subasta de las acciones de una sociedad anónima, que en este momento es de la Corporación Nacional para el Desarrollo y tiene como cometido la construcción, mantenimiento y operación del Aeropuerto Internacional de Carrasco.

Cuando las acciones de esa empresa sean rematadas, la empresa o el individuo que las compre tendrá como cometido principal, dentro de la construcción, hacer la pista principal de nuevo y la terminal de carga y, por último, trabajar sobre el terminal de pasajeros que será nuevo, en un lugar distinto dentro del predio del Aeropuerto Internacional de Carrasco.

El señor Diputado me preguntó qué cambios se harán en las condiciones de la subasta; es un dato de la realidad que no hubo oferentes e, indudablemente, la subasta fracasó. Realmente, no sé por qué fracasó, ya que puede haber un motivo o varios. Quisiera que se me releve de la obligación de tener que dar mi opinión al respecto; creo que no importa mi opinión. Ante ese hecho, el Poder Ejecutivo dio algunas instrucciones a la comisión que ha trabajado en los pliegos de esta subasta. Todavía no se ha promulgado el decreto que contiene los cambios y la nueva fecha de la subasta. En suma, la base quedará igual, su monto es US$ 15:000.000, pero sí se flexibilizará su pago. Supongamos que haya un solo oferente y que la base se mantenga en US$ 15:000.000, o que el precio final sea cualquiera, se pagaría un 15% en el momento del remate, otro 15% en la toma de posesión del operador aeroportuario del aeropuerto y el 70% restante un año después de la subasta. Lo que se pretende es que el inversor no tenga que entregar los US$ 15:000.000 y pueda diferir el pago de gran parte de la base a un año; en ese caso, el negocio es más rentable, puede pagar el monto resultante de la subasta con parte de lo que recaudará durante casi un año, y mejora la tasa interna de retorno de la empresa.

SEÑOR VENER CARBONI.- El pago es en efectivo; no se habla de bonos ni de letras de tesorería.

SEÑOR BONELLI.- Sí, el pago es en efectivo, al contado; puede ser un cheque, pero tiene que ser una letra de cambio.

También se flexibilizará las condiciones que debe reunir el operador aeroportuario. Este negocio se pensó para que no hubiera ninguna precalificación -quien remata las acciones de esta sociedad anónima es cualquier persona o empresa-, pero a partir de ese momento tiene que integrar un operador aeroportuario, que debe

tener una determinada experiencia -por lo menos ocho años-, haber manejado terminales de carga de aeropuertos de 40.000 toneladas al año y de terminal de pasajeros de 2:400.000 al año. Esto se flexibilizó porque pedíamos una terminal de 50.000 toneladas al año y de 3:000.000 de pasajeros al año; ahora esta exigencia se bajó en el entendido de que podría haber más interesados o posibilidades de que operadores aeroportuarios que operen en aeropuertos más chicos puedan calificar para hacerlo en el Aeropuerto Internacional de Carrasco.

Lo que se elimina del operador aeroportuario es el patrimonio neto. En la subasta anterior se exigió un patrimonio neto de US$ 100:000.000, lo que pareció no ser pertinente si se estaba pidiendo una experiencia previa de tantos años, ya que con este requisito se puede tener referencias de quién es el operador aeroportuario, por cuanto este es aceptado o no por el Poder Ejecutivo a través de la unidad de control del Ministerio de Defensa Nacional que se crea para entenderse con aquél, tanto en la operación del aeropuerto como en las inversiones que haya que hacer.

También se bajarán las garantías, en primer lugar, la del fiel cumplimiento del contrato, que de US$ 7:500.000 pasa a US$ 6:000.000 y, en segundo término, las de realización de inversiones porque se pedían US$ 5:000.000 durante todo el tiempo que duraran las obras, pensándose en inversiones de US$ 100:000.000, que era la idea primaria. Pero eso fue antes de que el peso uruguayo se devaluara; estamos hablando de pre-agosto del año pasado y eso no fue tocado. Recién ahora -al volver a sacar cuentas- se dice que la inversión será del orden de los US$ 70:000.000; entonces, se decidió bajar y partirla en dos. Vamos a pedir una garantía de realización de inversiones de US$ 1:500.000 del año cero al año tres, que es cuando la concesión tiene que hacer la pista y el terminal de cargas. Después pedimos US$ 2:000.000 a partir del cuarto año, que es cuando el concesionario tiene que hacer el terminal de pasajeros. Básicamente, esos son los tres puntos que se ataca y se va a asesorar al Poder Ejecutivo que cambie para que el negocio sea más atractivo.

En el día de hoy nos hemos contactado con los distintos interesados que por "mail", carta o personalmente se acercaron a conseguir datos; inclusive, había empresas grandes que sabíamos que podían estar interesadas. En la mañana de hoy concurrieron al Aeropuerto Internacional de Carrasco y se les dio una charla sobre el negocio en general y de estos cambios en particular, de forma tal que el inversor sepa lo que estamos planteando. De alguna manera queríamos tener un "feedback" de lo que ellos pensaban para saber si estábamos bien rumbeados o si estamos empleando criterios adecuados para redondear este negocio.

SEÑOR POSADA.- De las modificaciones que se harían, nos llamó la atención el hecho de no exigir un determinado patrimonio. No sé si lo entendimos bien. Antes se exigía un patrimonio neto de US$ 100:000.000 y ahora esa exigencia ha sido dejada de lado.

SEÑOR BONELLI.- Es el patrimonio del operador aeroportuario. Puede incluir en ese patrimonio máquinas, tractores de arrastrar aviones, puentes y pasarelas de embarque. Como ese operador aeroportuario debe tener el visto bueno nuestro y además es un operador conocido en el mundo porque se sabe qué aeropuerto está operando, se consideró que no era necesario pedirlo porque ese tipo de garantías son de muy difícil ejecución y no representan nada sustancioso. Esto le sale caro al operador, le incrementa sus costos y al Estado no le soluciona nada en el eventual incumplimiento; para eso hay otras garantías que están previstas. Se está pensando en eso. Estos son los cambios que estamos planificando.

Por otra parte, pensamos hacer lo menor posible y tocar cosas importantes, pero que el resto continúe igual.

SEÑOR PRESIDENTE.- Obviamente, asumimos que hay respuestas que el Brigadier General no puede dar, por más que tenga posición al respecto. Lamentamos no haber podido contar con la presencia del señor Ministro, porque son respuestas que se dan en el plano de las responsabilidades políticas. El interés nuestro es sobre el diseño que nos ha presentado, sobre los pasos futuros a seguir y por tratar de dotar al país de la mejor terminal posible en lo que tiene que ver con el transporte de pasajeros y de carga, que ha ido tomando peso creciente a nivel mundial y en nuestras propias dimensiones.

También tengo una preocupación relativa al costo de los pasajeros en el proceso del embarque, a cómo están fijadas las pautas en el actual proceso de subasta y a cuáles son las condiciones en cuanto a las

modificaciones de lo que se suele llamar las tasas de embarque. Estoy alarmado del costo de las tasas de embarque en América Latina. Cuando en realidad los pasajes han tendido a disminuir su valor, el incremento de las tasas de embarque en algunos casos llega al 6% del valor de un tique entre América del Sur y América del Norte. Estoy verdaderamente preocupado por cómo va a afectar eso en lo que tiene que ver con los pasajeros. Cuando llego a los aeropuertos me doy cuenta de que en algunos lados la tasa de embarque significa un costo importante, de peso, para el pasajero, y quería saber cómo está previsto en este proceso de subasta, de acuerdo con las condiciones planteadas.

SEÑOR BONELLI.- En el régimen de gestión integral del aeropuerto está previsto un incremento de las tasas de embarque. Tenemos dos tipos: lo que llamamos puente aéreo, que es con el Aeropuerto de Aeroparque de la República Argentina y el resto, que llamamos internacional. El pasajero que va a Ezeiza, a Río, a Asunción, a Santiago o a Nueva York paga US$ 22 y el del puente aéreo US$ 10. Va a haber un incremento de US$ 3 de la tasa de embarque y va a pasar a costar US$ 25 la internacional y US$ 13 la del puente aéreo.

Es cierto lo que está pasando con las tasas de embarque. El precio de los pasajes está a la baja en virtud de que hay una recesión brutal; en la aviación comercial es obvio que sí lo hay. El resultado del 11 de setiembre, sumado a la recesión económica mundial ha traído una baja muy grande del pasajero. A esto se le sumó esta reciente enfermedad en China -que por suerte aparentemente está superada-, lo que ha retraído mucho al pasajero. Las empresas, para sobrevivir, han bajado el costo del pasaje y han disminuido las frecuencias de operación. Entonces, si disminuye la frecuencia de operación, el avión paga menos sobrevuelo, menos tasa de aterrizaje y estacionamiento. Si disminuyen los pasajeros, se paga menos tique, afectando el aeropuerto, que no baja sus tasas de embarque, sino que las incrementa para tratar de sobrevivir, porque tiene un presupuesto fijo. La característica del aeropuerto es que tiene que prestar todos los servicios las 24 horas del día y los 365 días del año y ese costo tiene que enjugarlo con la forma que tiene para ingresar. Por ejemplo, Ezeiza cobra US$ 33 por la tasa de embarque, cualquier aeropuerto internacional de Brasil cobra US$ 36 y Chile US$ 25. Sé que el Aeropuerto Internacional de Lima Jorge Chávez cobra alrededor de US$ 30. De manera que nosotros tenemos un precio bajo y va a seguir estándolo con respecto a la región. Es muy difícil bajar esa tasa de embarque. No digo que sea imposible, pero es difícil porque la fuente de recursos de los aeropuertos está dada por tres factores: tasa de embarque, tasa de aterrizaje y estacionamiento. Después se dice que la concepción moderna de los aeropuertos es la de un "shopping" con pistas, y es cierto. Hay tendencia de poner buenos "free shops", tiendas, atraer no solo al pasajero sino a cualquier usuario que quiera visitarlo. Es lindo estar cerca de un aeropuerto, por lo menos a mí me gusta. Eso es de fácil realización; lo otro sería armar un esquema y el retorno puede no ser tan atractivo. Pero la tasa de embarque es directo, la tasa de aterrizaje es directo, y el estacionamiento también.

Voy a decir algo que no dije. Al concepto de terminal de cargas se le adosó algo que es el concepto de puerto libre. Entonces, se va a destinar un área mayor, junto a la terminal de carga -o que será parte de la terminal de carga-, para que sea puerto libre, tal cual está operando el Puerto de Montevideo, que tiene una zona de puerto libre. En ese sentido, sería el único aeropuerto de la costa del Océano Atlántico que tendría esa modalidad.

A ese puerto libre no le hemos dado un valor porque lo desconocemos, pero gente que opera el terminal de carga acá nos dijo que tenía un valor agregado muy grande y que podría incrementar el atractivo por operar el Aeropuerto de Carrasco.

SEÑOR POSADA.- En línea con la pregunta que hacía el señor Presidente, en la medida en que va a haber una subasta, se supone que una empresa va a asumir todo lo que es la explotación del aeropuerto, ¿cómo está prevista la fijación futura de la tasa de embarque?

SEÑOR BONELLI.- El operador, con una antelación suficiente -no recuerdo cuál es, pero está escrita-, va a poder solicitar al Poder Ejecutivo, a través de la unidad de control, incrementar o disminuir alguno de los precios que están fijados; él, por sí solo, no lo puede hacer. Quiero agregar que vamos a tratar de controlar mucho ese aspecto, porque hace al costo de operación que tienen las compañías aéreas. Entonces, a nosotros nos preocupa mucho que no haya incrementos en ese aspecto.

De todas maneras, la tasa de aterrizaje que pagan los aviones, no se aumenta desde hace años y, en principio, no hay razón para aumentarlas; sería deseable no incrementarlas y hacer más atractiva la operación en el aeropuerto. Reitero que todo esto pasa por la unidad de control.

SEÑOR PRESIDENTE.- Una preocupación que tenía en la misma línea, es el tema de las tasas por transporte de carga. ¿Se ha incrementado? ¿Se va a seguir desarrollando el transporte de carga? ¿Cuáles serían los costos a los que estarían sometidas las empresas y cómo se fijarían futuras variaciones al respecto?

SEÑOR BONELLI.- La terminal de carga en este momento paga al Estado un canon, que es el 20% de la carga de entrada y el 15% de la carga de salida; no son cifras exactas, pero si es necesario, las puedo proporcionar.

Se supone que va a ser el operador quien opere la terminal de carga, porque es un muy buen negocio. En este momento, la autoridad aeronáutica no carga de otra manera al proceso de entrada y salida de mercadería; eso corre, precisamente, a través del Ministerio de Economía y Finanzas con la Aduana. Ellos pagan las tasas y tarifas que tiene la Aduana para la consolidación de carga, la desconsolidación, la salida y los aranceles que paga la carga. Yo, realmente, no manejo esas cifras, pero no hacen a la recaudación del aeropuerto.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Está registrado cuánto del tráfico de pasajeros es puente aéreo y cuánto es internacional?

SEÑOR BONELLI.- Sí; tenemos cifras de los últimos diez años, pero nosotros sacamos un cuadro. En el año 2002 hubo 260.687 pasajeros de puente aéreo y 566.287 internacionales y, en lo que va del primer semestre de este año, hubo 132.653 pasajeros de puente aéreo y 257.537 internacionales. Es decir que, por la proyección, este año prácticamente estaríamos un poco por debajo del año pasado.

SEÑOR PRESIDENTE.- O sea que en el orden del 65% o 70% sería tráfico internacional y del 30% o 35% puente aéreo.

SEÑOR BONELLI.- Hay que ver que esas cifras bajaron dramáticamente entre el segundo semestre del año pasado y el primero de este, porque el pasajero del puente aéreo no es el turista, sino el hombre de negocios. Había un movimiento muy grande de negocios que se hacían en la capital de la República Argentina, en Buenos Aires, que cesó, y eso realmente se notó. Uno mira las cifras mes a mes y puede apreciar que hubo una disminución importante a partir del segundo semestre del año pasado, es decir, que el impacto fue realmente grande.

SEÑOR PRESIDENTE.- Hay una inversión para la terminal aeroportuaria del orden de los US$ 70:000.000, según lo que nos describían recién. ¿Hay alguna proyección realizada? ¿Adecuar el aeropuerto costaría US$ 70:000.000?

SEÑOR BONELLI.- Los US$ 70:000.000 son todas las obras: es pista, terminal de carga y puerto libre, y terminal de pasajeros. Y a la terminal de pasajeros hay que agregar la plataforma de aviones frente a la nueva terminal y los accesos y estacionamiento de vehículos. Parece una cifra impactante, pero hay mucha obra asociada.

SEÑOR LACALLE POU.- ¿Cuál es el plazo de la obras?

SEÑOR BONELLI.- El plazo de la obra de la terminal de pasajeros es a partir del año tres y medio hasta el cinco y medio, incluidas las dos zonas de estacionamiento y de estacionamiento de aeronaves.

La primera obra es la pista. Con respecto a la pista, el proyecto ejecutivo está, de manera que el individuo se hace cargo del aeropuerto, se le entrega el proyecto ejecutivo, y debe estar en condiciones de empezarla en el mes dos de la concesión, o sea que es prácticamente enseguida. Paralelamente, tienen que actualizar el plan maestro y, a partir del mes seis de la concesión, tienen que empezar a trabajar en la terminal de carga. Eso le

lleva aproximadamente un año y medio; después tiene un período de un año sin obras y, luego, pasa a hacer la terminal de pasajeros a partir del año tres y medio, y eso dura aproximadamente dos años.

SEÑOR LACALLE POU.- De acuerdo con la planificación que recién nos explicaba ¿hay una fecha de terminación de las obras parciales?

Me imagino será una razón de infraestructura por la que se tienen que ir haciendo las obras de a poco, y no todas al mismo tiempo.

SEÑOR BONELLI.- No; la razón no es de infraestructura.

Como nosotros lo diseñamos, son tres lugares definidos que, si eventualmente todos los guarismos estuvieran subiendo y de pronto el operador dice: lo quiero terminar ya, puede hacerlo, porque puede trabajar sobre la pista, no hay problema; en cuanto a la terminal de carga, como tiene un nuevo emplazamiento, puede operar e ir construyendo la nueva, y con relación a la terminal de pasajeros, ocurre lo mismo, es decir, puede seguir operando en la actual y pasar al lugar nuevo, donde hay campo en este momento, que es paralelo a una de las pistas y donde no hay nada. El hecho de hacerlas por período es por una razón de inversión. La inversión será escalonada para que la tasa interna de retorno -que es como se mide este tipo de negocios- sea adecuada y en todo momento ande en el orden del 20% o 21%, según los modelos que nosotros hemos hecho de acuerdo a los ingresos y a las inversiones previstas.

Siempre que se vaya a intervenir en el Aeropuerto tenemos algo igual que está operando. Si van a hacer la pista vamos a entregar una pista nueva que va a seguir operando; si van a hacer la terminal de carga, siguen en la terminal de carga actual y hacen una nueva y cuando vayan a hacer el terminal de pasajeros nuevo siguen operando en el viejo hasta que se muden. Esa es la idea.

SEÑOR LACALLE POU.- Quedó en el tintero lo que puede hacer el concesionario. ¿Se le pone fecha a las obras parciales de terminación?

SEÑOR BONELLI.- La pista 0624 empieza el segundo mes y termina el mes doce de la concesión. La terminal de cargas empieza en el mes cuatro y termina en el mes dieciséis. Después el terminal de pasajeros y la plataforma empieza a los tres años y cuatro meses y termina a los cinco años y seis meses; ese es el cronograma de obra.

SEÑOR LACALLE POU.- Uno, que se quemó con leche, ve la vaca y llora. Entonces, quizás parte del error o del incumplimiento, cuando en realidad tendríamos que pensar en forma positiva. Pero, en cuanto a esos incumplimientos parciales, en el contrato que se firme con el concesionario, ¿hay multas, sanciones o, inclusive, se puede ir a fondo con causales de rescisión de la concesión?

SEÑOR BONELLI.- Eso es correcto. Nosotros tenemos previsto que por incumplimiento del contrato hay sanciones. La primera es apercibimiento; la segunda es una multa de hasta US$ 20.000 por día, que se graduará de acuerdo a su gravedad y reincidencia. La multa podrá alcanzar hasta US$ 60.000 por cada día de demora en los siguientes casos. Primero, si llegada la fecha prevista en el contrato de gestión integral no se encontrase en condiciones de funcionar totalmente el área de movimiento de aeronaves -que son las pistas, taxis way y plataforma de estacionamiento- en cualquiera de sus fases. Segundo, si llegada la fecha prevista en el contrato de gestión integral no se encontrase en condiciones de funcionar totalmente el nuevo terminal de pasajeros en cualquiera de sus fases.

También se puede llegar a la resolución del contrato de gestión integral, es decir, echar al operador aeroportuario. Pero hay otra posibilidad que tiene el Estado: la extinción del contrato de gestión integral puede ser por cumplimiento del plazo, es decir, a los veinte años, por resolución, por incumplimiento grave del contratista -o sea, de las cláusulas contractuales-, por rescate del Ministerio de Defensa Nacional, es decir del Poder Ejecutivo -el Estado no quiere que siga siendo operado por particulares- y de mutuo acuerdo.

Como todos sabrán no es nada sencillo rescatar pero el Estado tiene previsto, en el contrato de gestión integral, una fórmula de rescate. Si en determinado momento el Poder Ejecutivo decide que el Aeropuerto no

siga concesionado tiene el elemento jurídico como para poder llevarlo a cabo.

SEÑOR LACALLE POU.- ¿Está o va a estar pactado que incumplimiento grave sea el no cumplimiento de las obras parciales en los plazos a que nos hacían referencia?

SEÑOR BONELLI.- El tema puede ser no terminar la pista.

SEÑOR LACALLE POU.- Quizás no me explique bien. Por ejemplo, si no se termina la pista en la fecha y en la forma convenida, ¿es un incumplimiento grave? Si no se termina la terminal de carga, ¿sería un incumplimiento grave?

SEÑOR BONELLI.- Eso es un incumplimiento grave y esas fechas son las que la Unidad de Control y el Poder Ejecutivo tiene que controlar y evaluar. Si no se termina en fecha habrá que ver por qué sucede esto. Además, habrá que hacer evaluaciones, como por ejemplo si llueve, etcétera. En el Reglamento ello está bastante bien previsto, aunque siempre hay imprevistos.

SEÑOR PATRONE.- Mi pregunta va dirigida al último aspecto, es decir, cuando se hablaba de los imprevistos.

Todos sabemos que cuando hay una obra siempre hay motivos que las llevan a cumplirlas o no. En este caso quiero aclarar que la razón de mi pregunta es que desconozco el texto del pliego y no hay ninguna otra justificación.

Quería saber si para los cumplimientos existe alguna cláusula en la cual se ata el movimiento de la terminal, ya sea tanto de pasajeros como de carga, como una causal que justifique el incumplimiento o el no poder cumplir en los plazos.

SEÑOR BONELLI.- No está atado, aunque sí se pensó en atarlo. Esperamos de que estemos en el piso de movimiento de tráfico. Se pensó en algún momento en hacer una fórmula que dijera que si el tráfico cae por debajo de 700.000 pasajeros, se permitiera que las obras tuvieran alguna dilación en el tiempo.

Todos sabemos que las concesiones, una vez que empiezan, son difíciles de controlar. El inversor saca sus números y utiliza todos los elementos que tiene a mano para tratar de que su negocio dé. Pero, por otro lado, pensamos que con responsabilidad se puede exigir lo que se debe exigir y que es lo que está escrito.

No atamos el movimiento de pasajeros porque realmente pensamos que estamos en el mínimo de operación.

SEÑOR PRESIDENTE.- Le estaría solicitando al Teniente General Bonelli -eventualmente esto va dirigido al Ministerio de Defensa y al señor Ministro- la posibilidad de que nos acercara o dejara las bases globales de la licitación para compararlas con las modificaciones que pueda haber surgido en el proyecto original. Seguramente muchas de las preguntas que se están realizando están contenidas en las bases del llamado a subasta para la concesión.

Quisiera saber si todo el control aeroportuario, es decir, la parte de control técnico -que hoy lo lleva adelante la Dirección General de Infraestructura Aeronáutica en su División de Control- pasaría a ser llevado a cabo por el operador.

SEÑOR BONELLI.- No; todo el control de tránsito aéreo, el control de plataforma, de calles de rodaje, es decir, la operación del avión desde el momento en que suelta frenos hasta el momento que frena de nuevo -es decir que vuela y aterriza- se hace por parte del control de la autoridad aeronáutica. Eventualmente, lo único que podrá hacer el operador es decir que determinado avión se estacione en tal o cual posición. Se da una coordinación entre la torre de control y operaciones del Aeropuerto, lo cual sigue estando en manos de la autoridad aeronáutica. Todos los servicios que hoy presta el Estado van a seguir siendo prestados. Me refiero a los del Ministerio del Interior: bomberos, policía, migración, Interpol; del Ministerio de Economía y Finanzas: Aduana; del Ministerio de Salud Pública: sanidad humana; del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca: sanidad vegetal y animal y, del

Ministerio de Defensa Nacional: policía aérea y todos los controles aeronáuticos que hay. Inclusive, el mantenimiento y la operación de los controles electrónicos, esto es de aproximación y de navegación, y radares -control de tránsito aéreo-, se siguen haciendo por parte de la autoridad aeronáutica. Lo que sí pasó a ser responsabilidad y operación del operador aeroportuario es la pista y su estado, los "taxi way", la plataforma y las luces de pista y de aproximación. Digamos que todo lo que está pegado al piso es del operador y lo que está por fuera sigue siendo de control y mantenimiento de la autoridad aeronáutica. Por eso es que hay un canon de US$ 2:500.000 anuales destinado, precisamente, a dar ese servicio y asegurar que toda esa infraestructura siga funcionando, que es nuestra responsabilidad.

SEÑOR PRESIDENTE.- Les reitero el pedido de documentación y les agradecemos su comparecencia. Seguramente podremos seguir conversando más detenidamente cuando logremos procesar la información que se nos ha aportado.

SEÑOR BONELLI.- Con mucho gusto les haré llegar la documentación. Agrego que en la página "web" de DINACIA, www.dinacia.gub.uy, están las bases, las actualizaciones y los cambios que hubo. Inclusive están las preguntas que las personas interesadas nos remitieron vía mail o fax y las respuestas de la Comisión que funciona a nivel de DINACIA, que también es la que ha redactado estas bases.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se levanta la reunión.